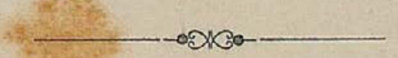
CUESTION DE ACTUALIDAD.

AGUAS
Y
PUERTO.

ULTIMA PALABRA

POR SALVADOR VINIEGRA.



CADIZ.

IMPRENTA DE LA REVISTA MÉDICA, DE D. FEDERICO JOLY,
CEBALLOS (ANTES BOMBA), NÚMERO 1.

1882

CÁDIZ 19 ENERO 1882.

Sr. D. Angel Diaz Romerosa.
Presente:

QUERIDO AMIGO: Habia dicho á V. repetidas veces, que tenia formado propósito de no ocuparme más de las debatidas cuestiones de Puerto y de Aguas. Entendia yo que habia pasado la hora de la discusion y que lo que Cádiz necesitaba en vez de estériles y apasionadas contiendas, era algo, siquiera algo práctico que nos llevara á soluciones más necesarias cada dia, que tambien constan á V. los peligros que se han venido corriendo y quizás no hayan desaparecido del todo para la vida comercial marítima de esta Ciudad.

Como sin duda á la mayoría de los vecinos de ella, llegó á mis manos un impreso con la instancia que varios extranjeros presentaron al Municipio, con fecha 27 del pasado Diciembre. Era corto y lo leí; me pareció fantástico, que no podia estimarse de otra suerte la oferta de sesenta mil duros de renta anual sin que el Municipio desembolsara un céntimo, y no me ocupé de él más que el tiempo que invertí en su lectura. No sabia yo que á los pocos dias iba á recibir un mamotreto de papeles, con el mismo asunto relacionados, que despertaron mi curiosidad más de lo que yo podia sospechar.

El último de los impresos que se señalaba con el número 3, se referia á obras del Puerto, y al ir á buscar al final quien lo firmaba, tropecé con un párrafo en que se aseguraba que el movimiento de mercancías embarcadas ó desembarcadas en 1877, habia ascendido á **812.096** toneladas, y partiendo de este dato se estimaba luego que no era dudoso que *el movimiento de la navegacion en Cádiz alcanzara en* 1882 *á dos millones de toneladas, puesto que el comercio habia ido progresando desde entonces.*

Cuando empecé á ocuparme de estos asuntos, fué mi primer cuidado estudiar el movimiento real de la bahía de Cádiz. Por aquel entonces, el último anuario estadístico publicado por la Direccion de Aduanas, alcanzaba sólo al año de 1874 y mis estudios sobre *datos oficiales*, no pudieron pasar de dicha época en que resultó que el término médio de toneladas de 1.000 kilos cargadas y descargadas en el quinquenio de 1870 á 1874 habia sido de **427.230** como tuve el honor de hacerlo presente al Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad, en mi expuesto de 1.° de Febrero de 1879.

No eran bastantes á mis propósitos los datos oficiales publicados; necesitaba conocer el número de bultos cargados y descargados para la aplicacion de tarifas en el Muelle de Puntales de que me ocupaba, y merced á la distincion que merecí á los Jefes de la Aduana, obtuve autorizacion para que en horas extraordinarias y por los mismos empleados, se sacara un estado detallado del número de bultos y peso de las mercancías descargadas y cargadas con la intervencion de la Aduana de Cádiz en el año de 1877, que arrojaron las siguientes cifras:

153.221 toneladas en 7.972.869 bultos y
318.031 ,, á granel, sean un total de
471 252 *toneladas*, cargadas y descargadas. Figúrese V. qué efecto produciria en mí, despues de cuanto se trabajó para llegar á un resultado que estimé muy aproximado á la realidad del movimiento habido, encontrarme con que precisamente en el mismo año se hacia ascender este, á la enorme cifra de **812.096** toneladas, que quizás ni Barcelona misma las alcance hoy; y comprenderá cómo vinieron por tierra todos mis propósitos de no ocuparme más, teóricamente al ménos, de este asunto, y la curiosidad que de mí se apoderó para penetrar hasta en sus menores detalles todo el alcance de las proposiciones contenidas en la solicitud de 27 de Diciembre, que tales premisas establecía.

Quise satisfacerla, y con afan me puse al estudio de los proyectos y pretensiones presentadas; no he podido disponer de mucho tiempo; pero creo que los antecedentes que he reunido, las deducciones que de aquel se derivan, pueden ofrecer algun interés en estos momentos, y por eso rogué á V. hiciese presente á mis dignos compañeros que antes de tomar

resolucion alguna aguardaran á conocerlos. Son adjuntos, y celebraré en el alma que sirvan de algo, dando por bien empleado el trabajo que me cuesta por la premura de tiempo en que he debido hacerlo; pero si contra lo que espero de nada sirven, si solo he conseguido fatigar más el ánimo de mis compañeros, que hartos y aburridos han de estar ya hasta de oir hablar de Aguas y de Puerto, que me dispensen la molestia que les causo, en aras de la sinceridad de mis intenciones, como seguramente V. me dispensará tambien por la amistad con que me honra, y que tanto aprecia su afectísimo amigo

Q. B. S. M.

Salvador Viniegra.

LIGERO ESTUDIO sobre los proyectos presentados á las Comisiones de Aguas y Fomento del Municipio de Cádiz por los representantes de la Compañía de Aguas á Cádiz y de la Sociedad propietaria del Puerto y terrenos de esta plaza en la Punta de la Vaca.

Para no repetirlo á cada momento, debo hacer constar antes de todo, que cuanto alego en este documento está tomado de una Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 19 de Diciembre de 1872, publicada en la *Gaceta Oficial* y *Coleccion legislativa;* de las inscripciones del Registro de la Propiedad de Cádiz; del *Anuario Estadistico oficial de la Direccion de Aduanas* de 1877, publicado en 1880 y 1881 y de varios antecedentes que existen en el Archivo y Negociado de aguas del Excmo. Ayuntamiento.

Aquellos períodos copiados literalmente de los originales, irán con bastardilla, que solo así creo poder entrar con desembarazo en el exámen que va á seguir, consiguiendo al par que cada cual pueda acudir á las mismas fuentes que yo, si desea conocer en toda su extension los particulares que en obsequio á la brevedad omitiré aquí.

Como lo hacen los Sres. representantes de las Compañías, dividiré en dos puntos este estudio, ó sea en *Aguas* y *Puerto;* pero dando la preferencia y el primer lugar á lo que entiendo necesita más Cádiz, es decir, al

PUERTO.

I.

Por Real órden de 22 de Julio de 1865 se concede *privilegio á D. Ricardo Lacassaigne para construir desembarcaderos por me-*

dio de pilas tubulares en varios puntos de la Península: por otra de 14 de Setiembre del mismo año, se le autorizó á construir *un muro y terraplen sobre los arrecifes de los Corrales en la bahía de Cádiz;* finalmente, por la de 27 de Agosto de 1866, se le concedió *una extension de terreno de* 30 *hectáreas,* 27 *áreas y* 32 *centiáreas á conquistar al mar en el sitio llamado de los Corrales.* Bajo la base de todas estas concesiones, si bien reservándose el Don Ricardo Lacassaigne el privilegio de los embarcaderos por medio de pilas tubulares para los demás puertos de la Península á que se extendia la Real órden de 22 de Julio de 1865, se constituyó una Sociedad llamada "Española" para la construccion y explotacion del embarcadero por medio de pilas tubulares, y aprovechamiento de los terrenos que se ganaran al mar, con un capital social de 8.500.000 francos, que habian de invertirse

francos	3.500.000	en el embarcadero, muelle y camino de hierro que debia enlazarlo con la Ciudad, y
„	5.000.000	en la nivelacion y terraplen, y muro de contension.

Por escritura otorgada en 2 de Octubre de 1869, ante D. Ramon M.ª Pardillo, la Sociedad llamada "Española" cedió sus derechos á los Sres. Renard y Deville, que formaron otra nueva Sociedad con un capital de diez millones de francos, y á que denominaron "Sociedad privilegiada de los puertos, desembarcaderos marítimos y terrenos de Cádiz."

II.

En 1.º *de Julio de* 1869, *D. Cesáreo Cerero presentó al Ministerio de Fomento el proyecto de mejora del puerto de Cádiz, formado por el Coronel graduado capitan del cuerpo de Ingenieros del ejército D. Rafael Cerero.* Instruido el oportuno expediente, se pasó el dicho proyecto á varias corporaciones y autoridades, que informaron unos en pró y otros en contra. Al cabo y *de conformidad con el Consejo de Ministros, y á propuesta del de Fomento, S. A. el Regente del Reino por decreto de* 12 *de Setiembre de* 1870, *concedió á D. Cesáreo Cerero la autorizacion para construir á su*

costa las obras de mejora del Puerto de Cádiz, con arreglo al pensamiento que ha presentado, pero con las modificaciones de las diferentes partes de que se compone el proyecto que la Comision que se nombre crea conveniente.

A virtud de esta disposicion, se nombró una comision que debia proponer las modificaciones que creyese necesarias, y que la componian los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos *Sres. D. Cárlos M.ª de Castro, D. Eugenio Barron, D. Pedro Perez de la Sala y D. Juan Ravina, y los oficiales de la Armada Sres. Don Francisco Javier de Salas y D. Pelayo Alcalá Galiano.*

Publicada la concesion en la *Gaceta* de 12 de Setiembre, se opusieron á ella en 20 del mismo mes D. Manuel M. Hazañas y D. Ricardo Lacassaigne, Directores de la Sociedad la "Española." *En* 22 *del mes siguiente presentó Cerero solicitud con un plano rectificado para que se pasase á la Comision, como así se acordó á los efectos oportunos, exponiendo que no era su ánimo molestar en lo más mínimo la concesion por aquellos obtenida, sino por el contrario, que cada uno marchase desahogadamente en los terrenos que le están asignados.* A pesar de ello, los repetidos Sres. en 11 de Febrero de 1871, entablaron demanda que despues ampliaron ante el Tribunal Supremo, *pidiendo que en su dia se revoque la resolucion ministerial de* 12 *de Setiembre de* 1870, *por ser incompetente la Administracion para otorgarla, y por ser incompatible con la que tuvo en* 1866 *el primero de aquellos (Lacassaigne), y en todo caso declarar que el Estado es responsable de todos los daños y perjuicios que se les ocasionan, así por las pérdidas que sufren en las obras que han ejecutado, como por las ventajas que en ellas esperaban alcanzar.* Corridos los trámites legales se dictó sentencia, fallando el Supremo Tribunal, *que debia absolver y absolvia á la Administracion general del Estado de la demanda interpuesta por D. Manuel M. Hazañas y D. Ricardo Lacassaigne, dejando en su virtud subsistente el Decreto de* 12 *de Setiembre de* 1870, *expedido por el Ministerio de Fomento contra el que se reclama, sin perjuicio del derecho de que se crean asistidos los demandantes por resultado de la resolucion administrativa que apruebe definitivamente las modificaciones convenientes en el proyecto de las obras*

de mejora del Puerto de Cádiz y fije la extension y condiciones de la concesion otorgada á D. Cesáreo Cerero, del cual podrán usar donde y en la forma que proceda.

La comision mixta nombrada para proponer las modificaciones que creyese necesarias hacer en el proyecto del Sr. Cerero, cumplió su cometido; se reformó el proyecto que presentado á la Superioridad fué aprobado al cabo, recayendo la Real órden de 26 de Enero de 1880 por la que se aprobó definitivamente el trazado del dique del O., el del primer tramo del del E. y el muelle de costa, cuyo terraplen llega á la union de la concesion Lacassaigne por la parte del N., sin estorbar por tanto el embarcadero de pilas tubulares que quedaba fuera de las líneas del proyecto de mejoras del Puerto de Cádiz, cumpliéndose de esta suerte lo que desde un principio manifestara la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, *de no ser indispensable intrusion alguna en los terrenos de la concesion "Lacassaigne," para que el proyecto de mejora del Puerto de Cádiz tuviese todas las condiciones que convienen.*

III.

Debo retroceder al punto de partida, esto es, á la concesion Lacassaigne, que interrumpí para seguir la hilacion de los sucesos con los años. Decia, que en 1869 se constituyó una nueva Sociedad privilegiada, etc., etc. A pesar de los privilegios y á pesar de cuantas ofertas se habian venido haciendo, *fué declarada en quiebra esta Sociedad anónima y habidas algunas contestaciones judiciales entre partes, medió entre las mismas una transaccion por la que se declaró que la propiedad de la Concesion, así como la obra de toda clase ejecutada hasta hoy, serian comunes á las tres Sociedades siguientes:*

A la quiebra de la Sociedad anónima del Puerto y desembarcadero marítimo y terrenos de Cádiz	0,40
A la Sociedad civil Lionesa	0,35
Y á la Sociedad Española	0,25
	1,00

además, á los herederos de Lacassaigne se les concedió el derecho de una hectárea de terreno cuyo sitio escojerán por preferencia, despues de la terminacion de las obras.

A instancia del Sr. Maillard con la calidad de Síndico definitivo de la quiebra de la Compañía privilegiada y anónima de este muelle y desembarcadero marítimo, cuya quiebra fué declarada por Sentencia del Tribunal de Comercio del Sena fecha 21 *Noviembre de* 1874, *se procedió á la subasta que tuvo lugar en Paris el* 12 *de Mayo de* 1880, *en cuya diligencia se pujó por el Señor Pagés hasta la cantidad de* 100.050 *francos, además de las cargas y gastos de venta tasados en* 1719 *francos. Al dia siguiente se declaró por el Sr. Pagés que la subasta se entendiera á favor de D. Julio J. Hennecart, á cuya peticion se ha inscripto el título de compra en el Registro de la propiedad de Cádiz.*

Es muy del caso se sepa que se ha vendido por los 100.050 francos, más los 1719 de gastos, y la inscripcion en el Registro nos lo dice: *Puerto desembarcadero marítimo situado en la bahía de esta ciudad, en construccion, cuyas obras comprenden un muro de cerca que circunscribe los terrenos en el lugar llamado arrecife de la Punta de la Vaca, de* 1526 *metros de largo en toda su altura hasta el coronamiento á excepcion de una brecha de* 26 *metros poco más ó ménos; una estacada metálica con pilas en construccion; los terrenos cercados y los que hay que conquistar de una superficie de área de* 450.000 *metros; el derecho á la concesion de dicho puerto, desembarcadero marítimo y sus terrenos, cuyas concesiones tienen por objeto, primero: el privilegio de la construccion de un desembarcadero en la bahía de Cádiz por medio de pilas tubulares de hierro; segundo, la explotacion de este desembarcadero y la concesion á título gratuito y perpétuo de tarifas especiales para el embarque y desembarque de las mercancías, así como toda resulta de Reales órdenes; tercero, al derecho de construir un muro con terraplen sobre los arrecifes llamados los Corrales en la bahía de Cádiz, así como el derecho á la propiedad de los terrenos ganados al mar por medio de esta obra; cuarto, el derecho de colocar en estos terrenos, pertenecientes á la Compañía del ferro-carril de Jerez y Cádiz, dos vias para el trasporte de ida y vuelta de las mer-*

cancias desde el muelle de los Corrales de la Punta de la Vaca hasta los de San Cárlos y Sevilla.

La descripcion no puede ser mas terminante; pero por si no bastara y para no omitir detalle en este particular que es interesante, agregaré, que segun certificado de D. Estéban Víctor Dephieux, Ingeniero civil encargado de las obras, *constan estas de un muro de piedra llamado de conquista que tiene* 1.505 *metros de largo, en una superficie transversal média tambien de* 11,23 *metros, lo que dá un cubo de mamposteria de* 17.901 *metros; en una superficie de terreno conquistado al mar por medio de aquel muro de* 334.000 *metros; en una alcantarilla para desagüe de la madrona en direccion oblicua hácia el costado del muro que está al N. y que consta de* 111 *metros de largo,* 0,50 *centímetros de ancho interior y* 3'20 *de altura.*

Tales son las concesiones y tales las obras ejecutadas dentro de ellas mismas hasta hoy puede decirse.

IV.

Antes de entrar á analizar el nuevo proyecto presentado, y para evitar despues nuevas digresiones que aparten la atencion del objeto principal, me ocuparé del dato referente al movimiento del puerto de Cádiz, que ha sido precisamente el móvil que me ha impulsado á ocuparme hoy de estos asuntos.

Sabido es que por la Direccion general de Aduanas se publican Anuarios de la Estadística general del comercio exterior y del cabotaje, que naturalmente son los que contienen más copia de datos para conocer con mayor exactitud el movimiento de los puertos y los rendimientos de cada Aduana del Reino.

Los datos que referentes al puerto de Cádiz nos suministran los dos Anuarios correspondientes al año de 1877, son los siguientes:

Importacion de Europa y Africa. (fólio 101-105).			
Bandera nacional...............	*Kilos*	3.104.545	
Id. extranjera............	,,	62.541.037	65.645.582
Importacion de América. (fólio 413-414.)			
Bandera nacional...............	*Kilos*	2.472.716	
Id. extranjera............	,,	2.430.283	4.902.999
Importacion de Asia. (fólio 511-512.)			
Bandera nacional............................			1.717.153
Exportacion á Europa y Africa. (fólio 286-288.)			
Bandera nacional...............	*Kilos*	3.681.116	
Id. extranjera............	,,	37.671.224	41.352.340
Exportacion á América. (fólio 459-461.)			
Bandera nacional...............	*Kilos*	10.272.071	
Id. extranjera............	,,	195.511.014	205.783.085
Exportacion á Asia. (fólio 520.)			
Bandera nacional............................			2.627.620
Mercancías descargadas por cabotaje.................			41.742.000
Id. cargadas id. id.			53.968.000
Total general.....	*Kilos.*		417.738.779

Además de las mercancías á que se refieren los guarismos anteriores, se han descargado y cargado segun los mismos Anuarios, otras, cuyo peso no se detalla, y que son:

3.605 millones de duelas (fólio 104 y 414.)
18.320 m.³ de tablas, tablones, vigas y viguetas (fólio 104 y 414.)
566 ,, palos redondos (104.)
7.734 millares de naranjas (288); y han adeudado derechos sin especificarse cantidad ni peso alguno,

Material de ferrocarriles. *Rvn.* 6.226.064 (fólio 105.)
Artículos varios . . . . . ,, 7.520.622 (id.)

Si se agrega á las 417.738 toneladas métricas el peso de todas las demás mercancías que no constan en los Anuarios, y que acaban de citarse, se verá poco más, poco ménos, comprobado el dato que obtuve yo del movimiento de 1877, que no pasó de 471 mil toneladas. Podria haber algun aumento por trasbordo de algunas mercancías sin adeudar derechos de Aduana, ni de timbre,

y que por ello no consta en la Estadística General; pero no seria mucha su importancia. El término médio del movimiento del Puerto de Cádiz no pasa hoy á lo sumo, de 500 mil toneladas de mercancías descargadas y cargadas, téngase por seguro, y no es poco. Pero si se rebaja el tonelage de las sales, la importancia se reduce mucho.

En 1877 se importaron sales:

Al exterior Europa y Africa.	*Kilos*	29.515.750	(fólio 287.)
Id. América........	,,	197.078.862	(fólio 459.)
Cabotage................	,,	24.952.000	
TOTAL GENERAL....	*Kilos.*	251.546.612	

Es decir, que el movimiento traido y llevado á ó de los muelles de Cádiz y el Trocadero, en manera alguna puede exceder de 250.000 toneladas. Ténganse presente estos datos.

V.

He llegado á la parte más esencial de mi tarea, casi á su objeto esclusivo, al estudio del proyecto de *nuevo Puerto*, así se le llama en la exposicion presentada con fecha 27 de Diciembre último al Municipio, cuya Memoria, planos y presupuestos se encuentran hoy en la Secretaría de la Corporacion.

Por los antecedentes que quedan establecidos en los puntos que preceden, se tiene ya conocimiento de la extension de derechos de la Concesion Lacassaigne, de su limitacion, salvo el espacio que ha de ocupar el desembarcadero por medio de pilas tubulares, á los terrenos circunvalados por el muro construido, que linda por N. con el emplazamiento oficial y definitivo del puerto de Cádiz y de lo que ha comprado é inscripto á su nombre, y así permanece hoy en el Registro de la Propiedad, por la suma de 100.050 *francos,* D. Julio S. Hennecart de París, que no figura entre los que se titulan representantes de la "Sociedad privilegiada del puerto y terrenos de Cádiz."

El proyecto que hoy se presenta, nada tiene que ver con la Concesion Lacassaigne; ha sido formado en Octubre de 1880 á

poco de la subasta; pero ni tiene la aprobacion de la Superioridad, ni se ha presentado siquiera para obtenerla; y ciertamente es sensible, porque de haberse hecho, se hubiese evitado que hoy tuviera que ocuparme de este asunto, que claro es que no ha de aprobarse un proyecto en que los buques tenian que convertirse en globos para entrar en las dársenas, si el canal de entrada no se cambia de donde está situado, porque el emplazamiento oficial del Puerto de Cádiz, fruto de más de 20 años de controversias, linda, repito, con toda la parte N. del muro construido dentro de la Concesion Lacassaigne, y que se trata de romper ahora para abrir el canal de entrada: y porque la ejecutoria del Tribunal Supremo de Justicia además, declaró válida la Concesion Cerero, cerrando la puerta á toda intrusion tanto de éste en los terrenos obtenidos por Lacassaigne en la concesion de 1866, como á este en la de Cerero, objeto de la de 1870, y proyecto general definitivo luego del Puerto de Cádiz.

Pero supongamos que el proyecto se aprobara, es más, que se realizára y que se desistiera de toda otra obra. ¿Prestaria en un plazo corto como se ofrece, los inmensos beneficios que se invocan y que habian de permitir abonar á la Municipalidad de Cádiz la consabida renta de sesenta mil duros? Veámoslo.

Segun resulta del aprecio en detall de los trabajos, habian de durar estos 5 años, presupuestándose para el personal de la Direccion y vigilancia, por esta circunstancia, trescientos setenta y cinco mil francos, sean setenta y cinco mil francos anuales.

Si Cádiz aguardara á dicha fecha para tener muelles á que atracaran toda clase de buques, podia irse despidiendo de continuar figurando entre los puertos principales de la Península, porque el remedio llegaria tarde; pero aun cuando se acortara el plazo, las dársenas proyectadas no pueden prestar los servicios que se invocan, por tres razones especialísimas, y que quizás haya oido alguno de los interesados de labios de una autorizadísima persona en la materia, que no hace mucho estuvo en Cádiz.

Con una tarifa de dos francos por tonelada, no cabe concurrencia de buques, y Cádiz no podria competir con otros puertos como son hoy las aspiraciones de todos.

El canal de entrada á la dársena, no alcanza agua suficiente para que los buques de alto bordo entren en ella mas que en las pleamares, y los vapores no aguardan hoy mareas para sus operaciones de carga y descarga, porque no les conviene detenerse en los puertos.

La situacion de la boca del canal es tal, que además de los aterramientos constantes á que estará sometido, seria arriesgado entrar en él, al mas ligero amago de mal tiempo, porque al ménos, ínterin las obras del Puerto no llegaran á alcanzar gran desarrollo, el canal se encontraria en medio de una bahía abierta y sin abrigo. Basta ver lo que hoy combaten las olas el punto llamado vulgarmente "Maternillo" extremidad N. del muro Lacassaigne, para comprender el hervidero que con mucha frecuencia habria en el canal de entrada, y en sus inmediaciones, impidiendo el paso de los buques.

No hay que hacerse ilusiones; las obras que se proyectan no se costearian, porque no pueden prestar los servicios que se dicen, y aun cuando los prestasen, porque no daria para ello el movimiento del puerto y bien lo prueban, el hecho de que, aun se corra tras el Ave Fénix que facilite los recursos para construirlas, hoy que por todas partes pululan Sociedades, y que hay tal plétora de capitales, que se emprenden los mas temerarios proyectos.

El presupuesto general de todas las obras proyectadas, es de francos 5.800.000; y á pesar de la pequeñez relativa de la suma, el caso positivo es que se habló de contar con la casa Rostchild, luego del Banco de París, mas tarde de otras importantes firmas, para venir á parar, á que la Sociedad privilegiada que ha *desembolsado solo* 100.050 *francos* por la compra de todas las obras ejecutadas hasta hoy, lo cual prueba la estimacion en que se tenian, acuda al Municipio Gaditano para que le sirva de agente y le busque *en totalidad*, téngase en cuenta esta circunstancia, los fondos que necesita y no encuentra, á cambio de una soñada renta de sesenta mil duros anuales!

Soñada, sí, que un negocio que con solo el empleo de poco más de un millon de duros puede producir para costear gastos,

abono cerca de seis por ciento de interés, pero aun cuando sólo fuera cuatro, y rendir utilidades á los que lo proponen, en vez de ir de Herodes á Pilatos, habria á porfía quienes desearan explotarlo.

Es el momento de volver á hablar de la tarifa de muelles fijada en dos francos por tonelada.

Cádiz llega tarde á tener los elementos con que cuentan hoy otros puertos, y para volver á ocupar el puesto de honor que puede y debe tener, necesita proporcionar ventajas que ningun otro las facilite iguales. Por eso, la tarifa de la *estacada* de Puntales aprobada por la Superioridad, mejor dicho, por ella impuesta, no pasa de un real sesenta céntimos por tonelada de 1.000 kilos, es decir, que por tres ó cuatro reales tonelada, á lo sumo, podrán salir y entrar de y en los almacenes hoy existentes y que mañana vayan construyéndose inmediatos á la via, llegar y salir á y de los muelles de la Ciudad, desembarcarse y cargarse en las bodegas de los buques toda clase de mercancías, con celeridad suma y economía sin igual, circunstancias indispensables hoy para reconquistar el movimiento perdido, y ya se verá que vuelve; para mí no ofrece duda.

Que el movimiento del puerto de Cádiz hoy no llega á millones de toneladas como se supone, está en la conciencia de todos y lo prueban los datos oficiales de que me he ocupado. Quiero suponer que llegue á 500.000, y es mucho; de ellas la mitad cuando ménos corresponde á las sales, que claro es que no podrian embarcarse por las dársenas proyectadas, si solo por muellage pagaba la tonelada *ocho reales*. De las 250.000 toneladas restantes, ha de concederse que la *estacada* de Puntales, á pesar de que se diga en los papeles que examino *que personas más competentes lo creen poco ménos que inútil*, para á renglon seguido afirmar que *el movimiento todo se trasladará á ella*, se llevará algunas; que el muelle de costa que no ha de tardar mucho en construirse y que se entregará al público, puede ser que hasta sin tarifa, atraerá otras, y por tanto, que haciendo cuentas galanas, es mucho conceder que de las 250.000 toneladas queden 100.000 para las dársenas que cobran solo por derechos de muellage ocho reales, como se viene diciendo.

Partamos de esta cifra para algunos cálculos.

100.000 toneladas á 8 reales........................	Rs.	800.000
A deducir.		
Gastos anuales segun la relacion ó Memoria del proyecto.	,,	560.000
Remanente	Rs.	240.000

para atender á los gastos de la Administracion central, utilidades de la "Sociedad privilegiada" y pago de la subvencion é interés anual ofrecido al Municipio.

No niego, al contrario, afirmo, que el movimiento del Puerto de Cádiz aumentará, y que el número de toneladas cargadas y descargadas crecerá por dias; pero aseguro, que aun cuando así sea, no acudirá á las dársenas, entre otras razones, porque las tarifas no lo permitirán.

Ojalá me equivoque en este punto; ¡qué más querria yo, que ver en nuestra costa y desde el pié de nuestras murallas, levantarse muelles, dársenas, diques, estacadas y todas ellas atestadas de buques!

Seria la mejor renta de que podria dotarse á Cádiz; pero como no se trata hoy más que de apreciar las probabilidades de las halagüeñas ofertas que se hacen al Municipio Gaditano, á fin de que salga á la busca de capitales para la Sociedad privilegiada, no debemos mecernos en ilusiones, y sí venir á la vida real, que elocuentemente y á voces dice, que los sesenta mil duros de renta, aun proporcionando los capitales, sólo cabe en una leyenda oriental.

Para concluir el punto referente al *Puerto*, debo rectificar una apreciacion que se hace en un nuevo expuesto al Municipio, de 5 del actual, no presentado á éste, pero sí repartido con profusion por todas partes. Se dice que los trabajos frente á las murallas de Cádiz, consisten en la construccion de un malecon en la Punta de San Felipe y en proyectos de limpia en la parte de mar próxima á los actuales muelles. No es así. Véase la Real órden de 26 de Enero de 1880 y se encontrará en ella, qué es lo que debe hacerse, y qué es lo que se hace en el proyecto de este Puerto con arreglo á lo aprobado despues de muchos años de es-

tudio. Construir el dique del O. desde su arranque en San Felipe, hasta la longitud de 500 metros; el del E. en longitud de 848 metros arrancando desde el muro de compresion de la concesion Lacassaigne, y el muelle de costa detallado en el proyecto. Se ha comenzado á construir el dique del O. cuyo muro de defensa llega ya á unos 300 metros, y el del E., para dar tiempo á que llegara el tren de limpia que debe abrir las zanjas de construccion del muelle de costa, cuya obra comenzará en breve empezando por la prolongacion de la punta del de la Capitanía, con su misma anchura actual, hasta llegar á la línea de aquel, de la cual se construirá luego una parte á uno y otro lado de la prolongacion, en forma de T. Esta obra ha de quedar terminada y entregada al uso público antes de dos años. Despues podrán seguir las demás obras como se hacen en otros puertos de España, que no ha de ser ménos que ellos Cádiz; que para esto quedan preciosísimos elementos que evitarán acudir á los arbitrios especiales que sobrecargan á otros Puertos y de los que Cádiz debe siempre huir, que sólo así, podrá luchar y vencer.

AGUAS.

¿Qué podria decir ya sobre un particular de que tanto me he ocupado? ¿A qué conduciria sobre todo, si no habia de hacer más que repetir cuanto antes de ahora he manifestado? Por ello no me ocuparé del asunto en general, limitándome á hacer algunas ligeras observaciones sobre los proyectos presentados, que se encuentran en el mismo caso que los del Puerto; es decir, que no han sido aprobados ni aun sometidos á la Superioridad; y como los Ayuntamientos no son los llamados á resolver puntos enteramente facultativos, aun cuando de cosas propias se trate, y buena prueba de ello es el acuerdo de 18 del actual sobre cesion de terrenos para la construccion de un Teatro, huelgan los planos y los proyectos, y que se hable de lo que no se sabe, si llegará ó no á realizarse, porque no se tiene seguridad de que sea aprobado.

No es posible prescindir del proyecto del Sr. Escosura, único

aprobado por la Superioridad; y desde el momento que las nuevas galerías proyectadas, se separan de los trazados hechos por este, que manifestó oficialmente en 1875, *no encontraba razon alguna para modificar su opinion respecto al trazado de la galería general*, la variacion que se intenta no puede llevarse á cabo sin autorizacion superior, que repito, no es el Municipio de Cádiz á quien corresponde otorgarla.

No recuerdo haber dicho nada sobre las condiciones de la venta en Londres, ni sobre otros particulares relacionados con ella, y voy á reseñarlos brevemente porque conviene sean de todos conocidos.

Segun una comunicacion del Marqués de Casa La Iglesia, Ministro Pleniponteenciario de España en Londres, fecha 27 de Noviembre de 1880, que se encuentra en el Negociado de Aguas del Municipio, despues de compradas para la Ciudad de Cádiz las pertenencias de la Empresa en £. 32.000, y de haber pagado con arreglo á la condicion 4.ª de las establecidas para la venta, el 10 p.°/₀ de aquel importe, se anuló la adjudicacion á instancias de varios; y en otra nueva subasta que tuvo lugar el 28 de Diciembre de 1880 se aceptó una proposicion de *Mr. John Syer, Secretario de la actual Compañía de Abastecimiento de Aguas*, que se ha establecido con un capital de £. 50.000 divididas en 2.500 acciones de £. 20, de las cuales se habian emitido ya 2.000 hasta Agosto último, segun mis noticias.

Entre las condiciones de la venta, se encuentra una, la número 14, que traducida literalmente, dice así: *Las concesiones de que se hace mencion, no pueden ser transferidas ni asignadas sin consentimiento del Municipio de Cádiz. Se cree que tal aprobacion no será negada, en caso de que el comprador sea persona de reconocida responsabilidad; si asi lo fuese, sin embargo, en el caso del comprador actual, los vendedores están en libertad con anuencia del Juez, de rescindir el contrato, de devolver al comprador su depósito, pero sin interés, costas, ni compensacion alguna.*

¿Se ha hecho así? no: y es gracioso que en vez de empezar por pedir al Municipio gaditano apruebe la transferencia de propiedad verificada, y ratifique al propio tiempo la oferta hecha

por el Director D. Víctor Dephieux en nombre de la misma Empresa *de cumplir los deberes que habia aceptado con relacion á la Municipalidad*, comience por solicitar de esta Corporacion su concurso para obtener 4.800.000 reales, que supone necesitar para las obras. Despues de todo, dentro del criterio especialísimo que guia á estas Sociedades, más razonable es que quien ha gastado más de tres y medio millones de reales, pida auxilio por 4.800.000, que no quien desembolsa solo francos 100.050 solicite 5.800.000 francos, como pide la "Sociedad privilegiada."

Sorprende ver, que los mismos que impidieron que la Ciudad de Cádiz tuviera por suyas propias las aguas, que sobre este punto no es permitida ya la duda, desde el momento que se vé figurar como Secretario de la Empresa, al mismo que las compró, sean los que vienen hoy á pedir á la Ciudad á quien perjudicaron, que les ayude á buscar una cantidad muy superior á la que ellos han invertido en la compra, con el objeto de mejorar su negocio.

Verdad es que prometen al Municipio contribuir al pago de una parte de los 60.000 duros anuales ofrecidos por ambas Empresas; pero si el Ayuntamiento de Cádiz no contara con otra renta que la que aquí se le ofrece, paréceme que poco medrado andaria.

Pero aun cuando así no sucediera, y sobre este punto me refiero á cuanto he dicho al tratar de él en el exámen de los proyectos del Puerto, de tener la propiedad de una cosa á no tenerla, va tanta diferencia como del dia á la noche, y difícil es justificar el hecho consumado que es causa de que estemos ocupándonos todavía de estos asuntos, y de que Cádiz no tenga ya resueltas todas sus aspiraciones.

No sigo más hablando de aguas, porque es un tema completamente agotado, al ménos para mí; y porque lo dicho basta á mi entender para formar juicio de los proyectos y propósitos de los administradores de la Compañía de Abastecimiento de Aguas.

EPILOGO.

No puedo prescindir al terminar este lijero estudio, de hacer pública la dolorosa impresion que esperimenté, como creo sucederá á todo vecino de Cádiz, si examina el proyecto de Mr. Genty, Ingeniero de Puentes y Calzadas de Francia, referente á la construccion de un dique en seco dentro de los muros de la Concesion Lacassaigne.

Así y sólo así, es como puede comprenderse el mal que esta ha causado desde su orígen tanto á los que han perdido sus capitales aventurándolos ante el lucro que ofrecieran pomposos anuncios en los más acreditados periódicos, cuanto á la Ciudad de Cádiz.

Siempre se ha dicho de público, que cuando la casa de los Sres. A. Lopez y C.ª trató de construir el dique que hoy se admira en la costa de enfrente, fueron sus propósitos hacerlo en los terrenos de la citada concesion; pero esta lo estorbó y desistieron de ello.

Sabido es el costo inmenso que para dicha casa ha tenido la construccion del dique en el Trocadero, por las dificultades del terreno, que ha ido venciendo merced á esfuerzos inusitados de perseverancia y energía. Que no cabe comparacion entre el dique construido en el Trocadero y el proyectado por Mr. Genty, es evidente; 140 metros de largo tiene aquel y solo 110 debe tener este; pero á pesar de que las unidades de obra son subidas, á pesar de estimarse en 20 p.% los gastos menores é imprevistos, el costo total del dique proyectado solo llega á la suma de *dos millones quinientos sesenta mil reales*. Quiero suponer que alcanzando las dimensiones del de los Sres. Lopez, se elevara el costo al doble, al triple, hasta el cuádruplo si se quiere; pero aun así, ¡cuántos millones no se hubieran economizado, cuántas ventajas no hubieran alcanzado de haber tenido el movimiento de sus buques, los talleres, los almacenes, repuestos, su arsenal en fin, cerca de las puertas de su misma casa! Y si para la casa de Lopez ofrecia

ventajas sin cuento el emplazamiento en los Corrales, ¡cuántas no hubiera proporcionado á Cádiz con el solo hecho de evitar la creacion del establecimiento en el Trocadero!

Lo he dicho y vuelvo á repetirlo: la concesion Lacassaigne hasta hoy solo ha traido males, especialmente para la Ciudad de Cádiz, y coincidencia singular, la nueva empresa que ostenta esta concesion y la otra nueva empresa que ha impedido que la Ciudad tenga un caudal de aguas propio, se unen y acuden juntas á Cádiz, ¿para qué? ¡para que esta Ciudad que tan agradecida debe estarles, les facilite **28.000.000** de reales, á fin de llevar á buen término sus propósitos!

Error singular que no han de tardar en conocer.

¿Quiéren estas empresas hacerse acreedoras á la gratitud de todos? ¿tienen fé en sus propósitos? ¿creen que pueden producir los resultados que tanto encomian? ¿no se dice que han contado y cuentan con capitales cuantiosos? pues si así ès, hoy que tan bajo está en Europa el tipo del interés para empresas sólidas, ¿no pueden encontrar capitales á quienes abonar esos sesenta mil duros, ese 4 p.°/₀ que ofrecen á la Municipalidad de Cádiz, y dejar á esta tranquila y sin que tenga que ocuparse más de cuestiones que por lo llevadas y traidas que han sido, á pesar de su importancia á todos cansan ya?

Háganlo, que entonces sí que Cádiz los recibiria con júbilo y entonces sí que sus nombres dejarian un grato recuerdo en la memoria de cuantos se interesan por el porvenir de esta Ciudad.

He concluido, y esta vez, con el decidido propósito de no volver á tratar más públicamente de estos asuntos, dígase lo que se diga, contéstese lo que se quiera; pero sin que por ello se deduzca que he de cesar de ocuparme en cuanto entienda sirva á los intereses de Cádiz, que dias llegarán en que la verdad se abra camino y cada cual quede en el lugar que merezca, que no puede dudarlo quien de sus antepasados heredó el lema de

Veritas vincit.

Cádiz 19 Enero 1882.

Salvador Viniegra.